

TOYOTA

1981



Onder gouden koepel

Tegen de verdrukking in is de Japanse auto in het westen doorgebroken. Toyota heeft daarbij als grootste autofabrikant van Japan steeds voorop gelopen. Heeft vaak de kastanjes uit het vuur moeten halen.

Toen Toyota in 1964 door Louwman & Parqui uit het verre en nog erg onbekende Japan naar Nederland werd gehaald, was de ontvangst bepaald niet overweldigend. De wagens zagen er voor Europese begrippen wat ouderwets uit en de rijeigenschappen waren duidelijk minder dan die van Europese concurrenten. Alras begon het publiek echter te onderkennen dat die eerste Toyota's toch een paar ijzersterke punten hadden. Zoals de betrouwbaarheid van het mechaniek waardoor de onderhoudskosten laag bleven, de complete uitrusting en niet in de laatste plaats de gunstige prijs. Daarbij werd ook duidelijk dat de Japanners snel leerden en bereid bleken de verzamelde kennis ook direct te verwerken in de auto's. Het product werd dan ook in rap tempo beter en beter.

Hachelijk avontuur

Dit alles heeft zijn uitwerking op de verkopen van Japanse auto's in het algemeen en Toyota in het bijzonder niet gemist. Reeds in het begin van de jaren zeventig begon Japan mee te tellen en zo halverwege de zeventiger jaren was al een marktaandeel van een procent of tien bereikt. Voor de Europese concurrentie een sein om weer andere argumenten tegen de Japanse wagen te zoeken. De rijeigenschappen waren immers zo langzamerhand al aardig op Europees niveau gekomen en de verschillende modellen bleken toch bij veel mensen aan te slaan. Er is toen vooral gehamerd op de mindere service die Japanse merken zouden geven, op problemen met de onderdelenvoorziening ('dat moest tenslotte allemaal uit Japan komen en dus kon je daar niet van op aan...') en op het feit dat de Japanse auto's buiten Nederland nog zeer onbekend waren, waardoor een vakantie-reis met zo'n auto een hachelijk avontuur zou zijn.

Wat de garantie betreft heeft Toyota de laatste jaren steeds in het eerste gelid gestaan. Niet alleen met garantie op nieuwe auto's, maar ook met garantie op gebruikte wagens. Toyota geeft op nieuwe auto's zonder enige schroom twee volle jaren garantie zonder kilometerbeperking. Doe dat maar eens na.

Steeds grotere gebouwen

Dan de onderdelenvoorziening. Goed, natuurlijk moeten onderdelen net als de auto's zelf uit Japan komen en natuurlijk ligt Japan wel aan de andere kant van de wereld. Maar dat wil niet zeggen dat er hier geen onderdelen voorhanden zouden zijn. Geregelde bezoekers van het Toyota-complex in Leidschendam hebben daar in de jaren zeventig steeds grotere gebouwen uit de grond zien stampen waarin de onderdelen voor Toyota-automobielen werden opgeslagen. Steeds grotere gebouwen omdat het groeiende aantal typen Toyota plus het groeiende aantal Toyota's grotere voorraden van alle mogelijke onderdelen vereisen. Tenslotte moet je als importeur ook alle onderdelen voor een type uit 1968 in voorraad hebben...

Het derde punt dat tegen de Japanse auto werd gebruikt, het niet zonder risico's naar het buitenland gaan, is altijd een bijzonder zwak argument geweest waar het koperspubliek ook nooit is ingetrapt. Tenslotte had de Japanse auto in het algemeen en Toyota in het bijzonder toen al een geduchte reputatie waar het de betrouwbaarheid betrof en bovendien zijn er in noodgevallen ook nog hulporganisaties.

Nieuwe argumenten

Overigens zijn het nu, aan het begin van de jaren tachtig, weer andere argumenten die tegen de Japanse auto worden gebruikt. Die auto wordt allang niet meer meewarig aangekeken. Is allang gelijkwaardig of zelfs beduidend beter dan de Europese concurrent en heeft nu al een markt-



aandeel op de Nederlandse markt van meer dan 25% terwijl ook in de autoproducerende landen van Europa het aandeel sterk groeit.

Dat aandeel zal ook zeker worden gehandhaafd, want waar vijftien jaar geleden velen bij de komst van de eerste Toyota's nog dachten met een eendags-vlieg te maken te hebben daar is nu duidelijk, dat het succes van Toyota niet alleen stoelt op een uitstekend product dat exact is afgestemd op de wensen van het publiek, maar dat er tevens achter dat product een zeer sterke organisatie staat, een modern importbedrijf met meer dan 220 dealers verdeeld over het gehele land.

Onder de gouden koepel

Die importeur, Louwman & Parqui, gaat dit jaar het grootste en modernste complex in gebruik nemen van alle auto-importeurs in den lande. Het complex is tientallen hectaren groot en het is gesitueerd bij de brug bij Keizersveer in Raamsdonksveer in Noord Brabant. Wie vanuit het noorden, van Gorinchem komt rijden ziet van verre de gigantische koepel waarin de showroom en de kantoren worden gevestigd. Deze door de beroemde Amerikaanse architect Buckminster Fuller ontworpen constructie, gebouwd in aluminium zonder één spant, heeft een diameter van 60 meter en is inwendig meer dan 20 meter hoog. Maar de goudkleurige koepel is maar één deel van het unieke complex dat verder een grote hal omvat waarin het Nationaal Automobielmuseum wordt gevestigd en waarin de entree, een aantal kantoren en





een compleet restaurant zijn ondergebracht. Bezoekers van het museum kunnen op de eerste verdieping vanuit de museumhal door een verbindingstunnel naar het hoofdgebouw lopen waar ook nog een aantal zeldzame antieke auto's op een groot zwevend plateau midden in de koepel is opgesteld. Naar beneden kijkend, zien de bezoekers dan het volledige nieuwe gamma van Toyota als modern contrast.

Weer een hal verder is het grootste en modernste magazijn van een auto-importbedrijf in Nederland gebouwd. Op een oppervlakte van 2,5 hectaren (rond drie voetbalvelden) zijn stellingen van tien meter hoogte opgesteld met tussenafstanden die net voldoende zijn om een per computer gestuurde vorkheftruck doorgang te verlenen. Het opzoeken en pakken van de onderdelen wordt allemaal per computer geregeld, waardoor een enorme efficiëntie wordt verkregen. De grote vrachtwagens die voor het transport van de onderdelen naar de dealers moeten zorgen, rijden achterwaarts onder een afdak naar de laadplatforms. Bij het achteruit rijden worden de achterwielen van de opleggers door speciaal gevormde betonstroken geleid waardoor de laadbak altijd precies voor de automatische deur komt. De vorkheftruck hoeft er dus alleen maar in en uit te rijden.

Compleet wegenet

Buiten is een grote vijver die een functie vervult in verband met de brandveiligheid van het complex. Verder is er een compleet wegenet aangelegd en een gigantisch opslagterrein waar duizenden auto's in voorraad kunnen staan. Dat lijkt een veel te groot aantal, maar het is bij de huidige verkoopresultaten beslist nodig. De mogelijkheid om dit opslagterrein verder uit te breiden, is aanwezig, zodat de verkopen van Toyota personen- en bedrijfs-wagens nog rustig kunnen toenemen.

Computer geregeld

Het opslagterrein is verdeeld in vakken waar de auto's in worden geparkeerd en lange vakken waar acht auto's achter elkaar kunnen worden neergezet. Deze laatste vakken spelen een belangrijke rol bij de distributie van de wagens. Zij

Linksboven:

De wasstraat is uiteraard van de modernste installaties voorzien.

Rechtsboven:

Het computer gestuurde onderdelenmagazijn is al volledig in bedrijf.

Onder:

Een vorkheftruck blijft onontbeerlijk.



bevatten namelijk precies de lading van één grote vrachtwagen met oplegger — een autotransporter — die de wagens naar de dealers brengt. Komt zo'n vrachtwagen aan de poort dan krijgt de chauffeur een door de computer uitgewerkte vrachtbrief waarop een code staat die betrekking heeft op een bepaald vak. De chauffeur zet zijn vrachtwagencombinatie daar voor, rijdt de wagens uit dat vak erop en meldt zich vervolgens bij de uitgang af. Niemand anders komt daar aan te pas.

Over economisch gesproken

Midden op het opslagterrein is een moderne wasstraat gebouwd waar de wagens direct voor zij voor transport naar de dealer worden neergezet, worden ontdaan van de beschermende parafine-laag die op de fabriek is aangebracht. Uniek is dat deze wasstraat is voorzien van een complete waterzuiveringsinstallatie waarbij de bij het schoonmaken gebruikte petroleum wordt terug gewonnen om opnieuw te worden gebruikt en waarbij de parafine die van de auto's wordt gewassen apart wordt opgevangen om vervolgens in de ketels die de gebouwen verwarmen te worden verbrand. Over economisch werken gesproken!

Het nieuwe complex van Toyota-importeur Louwman & Parqui is een schitterend bewijs van vertrouwen en zekerheid dat achter iedere in Nederland verkochte Toyota staat. En nog iets verder weg, in Japan, staat achter die Toyota nog één van 's werelds grootste autoconcerns. Een concern waar jaarlijks zo'n drie miljoen auto's worden gebouwd...



In het Haagse Winkelcentrum Babylon werd de hierna volgende Toyota-fotoreportage opgenomen.

TOYOTA STARLET

De met ingang van het modeljaar 1981 van een geheel nieuwe neus voorziene Starlet is Toyota's voordeligste gezinswagen. Een volwaardige vierzits-auto die wordt geleverd in uitvoeringen met drie of vijf portieren.



STARLET

Toyota's voordeligste gezinswagen



Boven:

Het dashboard is zeer functioneel en overzichtelijk.

Links:

Erkend fraaie vormgeving.

Onder:

Ruim interieur dat niet alleen veel comfort biedt aan de passagiers, maar ook de mogelijkheid geeft tot het meenemen van veel bagage.



Voorin de Starlet staat, afhankelijk van de uitvoering, een viercilinder motor met een inhoud van één liter of 1,2 liter.

De meest economische versie van de Starlet, de Economic, heeft drie deuren en de één liter motor. Deze machine is goed voor een maximum vermogen van 34,5 kW (47 pk) bij 5800 toeren. Het maximum koppel van de motor bedraagt 66,6 Nm bij 3800 toeren. De in de lengterichting voorin geplaatste motor drijft via een handgeschakelde vierversnellingsbak de achterwielen aan. De bak wordt geschakeld middels een korte vloerpoek.

Extra's

De Economic biedt, net als de andere Starlets, ruimte aan vier volwassenen. De achterbank is wegklapbaar waardoor de forse kofferruimte nog verder kan worden uitgebreid. De bagage laat zich gemakkelijk inladen via de aan de bovenkant scharnierende grote achterklep. Hoewel de Economic in de eerste plaats is bedoeld als zuinig transportmiddel, is de wagen toch voorzien van alle tegenwoordig noodzakelijk geachte "extra's". De Special is luxueuzer dan de Economic maar heeft dezelfde motor en hetzelfde mechaniek. Ook de afmetingen van de

verschillende Starlets komen overeen: lengte 3,76 m, breedte 1,53 m, hoogte 1,38 m en wielbasis 2,30 m. Het gewicht van de verschillende typen ligt tussen de 700 en 750 kg zodat de Starlets voordelig in de motorrijtuigenbelasting zijn. De Special en de Economic verbruiken volgens ECE-cijfers bij 90 km/uur constante snelheid één op 16,9. Volgens dezelfde normen lopen deze Starlets in druk stadsverkeer nog altijd 1 op 12,7.

Luxueuze versie

Het model "DL" is de meest luxueuze versie van de Starlet. Dit type is bovendien niet alleen verkrijgbaar met drie portieren (de achterklep uiteraard meegerekend), maar ook met vijf portieren. Wie dus vaak met vier personen in de Starlet DL zit, kan de voorkeur aan de vijfdeurs versie geven. Het verschil in prijs is slechts 500 gulden. De uitrusting van de DL is Japans compleet. Onder meer heeft deze auto standaard een radio, een ruitwischer met elektrische sproeier op de verwarmde achterruit, een dagteller, wagenbreed tapijt en volledig stoffen bekleding. Voorin heeft de DL de beroemde 1166 cm³ viercilinder motor die vroeger ook in de Corolla zijn werk deed. Deze door en door

beproefde economische krachtbron heeft een maximum vermogen van 41,1 kW (56 pk) bij 6000 toeren en het maximum koppel bedraagt 83,4 Nm bij 3800 toeren. De souplesse van de motor maakt veel schakelen overbodig, hoewel dat schakelen middels de korte vierbak bepaald geen straf is. Maar goed, je wilt ook weleens lekker lui rijden. Het verbruik van de Starlet 1,2 is vrijwel net zo zuinig als dat van de Starlet met éénliter motor. Bij 90 km/uur constante snelheid in de vierde versnelling loopt de 1,2 liter één op 16,4 volgens officiële ECE-normen. In druk stadsverkeer komt de auto op 1 op 11,9. De Starlet DL heeft een topsnelheid van 150 km/uur en de twee uitvoeringen met de kleinere motor lopen vlot 140 km/uur. De wagens zijn uitgerust met schijfremmen op de voorwielen en trommelremmen achter. Vóór is een onafhankelijke wielophanging toegepast en achter een vaste as met schroefveren. Alle Starlets zijn voorzien van 145 SR 13 radiaalbanden.

COROLLA Toyota's meest verkochte auto

De Corolla is niet alleen Toyota's meest verkochte auto, het is tevens de meest verkochte auto in de gehele wereld. Dat is niet in de laatste plaats te danken aan het feit dat Toyota van de Corolla een groot aantal modellen op de markt brengt, zodat een ieder wel een Corolla naar zijn speciale wensen kan aanschaffen.



Toyota's bestseller, de Corolla, biedt een zeer uitgebreid modellen-gamma, zodat iedereen wel een exemplaar kan vinden, dat volledig aan zijn wensen beantwoordt.



Er zijn maar liefst 13 verschillende versies die uiteraard weer stuk voor stuk met verschillende kleuren en speciale accessoires tot een hoogst persoonlijke auto kunnen worden getransformeerd. Er zit trouwens in de Corolla-reeks al van huis uit een enorme variatie. Er zijn sedans met twee of vier portieren, er zijn stationwagens met drie of vijf portieren, er zijn Coupé's met een schuin aflopende achterzijde waarbij de achterraut dienst doet als kofferdeksel en er zijn de zogenaamde Liftbacks die als een bijzonder geslaagde kruising van een stationwagon en een coupé kunnen worden gezien. Dan is er keuze uit viercilinder motoren met een inhoud van

1,3 dan wel 1,6 liter, waarbij de laatste in liefst drie uitvoeringen met verschillende vermogens is te leveren. Tenslotte kan worden gekozen uit handgeschakelde vier- of vijfbakken en automatische transmissies. Kortom, het maken van een keuze uit de Corolla-reeks wordt enerzijds gemakkelijk gemaakt door het grote aanbod en anderzijds daardóór juist eenzijdig zo verschrikkelijk moeilijk...

Op 'n rijtje

We zullen daarom de verschillende typen maar eens op een rijtje zetten. Basismodel is de Corolla Economic die, zoals de naam zegt, bedoeld is als economisch vervoer-

middel. De Economic heeft dezelfde afmetingen als de andere sedans en hetzelfde mechaniek, maar hij is eenvoudiger uitgevoerd. Wel zijn natuurlijk, alle de veiligheid betreffende zaken, aanwezig zoals een elektrisch verwarmde achterraut, een rembekrachtiger, driepunts rol gordels enzovoorts. De Economic is zeker geen zogenaamde "kale" auto. De Economic heeft net als alle 1,3 liter Corolla's de bekende viercilinder met een inhoud van 1290 cm³ in de lengterichting voorin staan. Een pittige motor die weinig onderhoud nodig heeft en die goed is voor een maximum vermogen van 44,2 kW (60 pk) bij 5600 toeren per minuut. Het maximum koppel van deze soepele krachtbron bedraagt 93,9 Nm bij 3600 toeren. Veel schakelen is dus bepaald niet nodig, maar menigeen zal toch met veel plezier naar de prettig schakelende vloerpoek grijpen om tot een optimaal rijplezier te komen. De versies met de handgeschakelde vierbak en de 1,3 liter motor verbruiken bij een constante snelheid van 90 km/uur in de vierde versnelling slechts één liter super op 15,6 km. In druk stadsverkeer lopen deze Corolla's naar ECE-norm gemeten, nog altijd één op 11,7, hetgeen zonder meer zeer gunstig is.

Lichtgewicht

Dat komt onder meer omdat de tweedeurs Corolla's slechts 830 kg wegen, waarmee ze tevens in een voordelig tarief van de



motorrijtuigenbelasting vallen. De tweedeurs Special is een stapje omhoog gezien vanuit de Economic. Dat wil zeggen wat de uitrusting betreft, want mechanisch zijn de wagens gelijk, wat erop neerkomt, dat zij stuk voor stuk een solide onderstel hebben met onafhankelijke voorwielophanging, een starre achteras die wordt afgeveerd door middel van schroefveren, een precieze tandheugel stuurinrichting en schijfremmen op de voorwielen. De in de lengterichting voorin geplaatste motor drijft de achterwielen aan. De handgeschakelde 1,3 liter Corolla's zijn goed voor een topsnelheid van 150 km/uur. Op de lange vakantiereis kan veilig worden gekruist met een snelheid van 135 km/uur.

Automaat

De Special is de enige Corolla die met twee of vier portieren leverbaar is. Ook de DX, weer luxueuzer en onder meer als standaard voorzien van een radio, is in twee versies leverbaar. Beide met twee portieren, maar de ene met handgeschakelde vierbak en de andere met een automatische transmissie. Tegenover het geweldige gemak van die automaat moet een iets hoger brandstofverbruik worden geplaatst en een topsnelheid van 145 in plaats van 150 km/uur. De Corolla's zijn met hun wielbasis van 2,40 meter bepaald ruime wagens waarin het voor vier volwassenen goed toeven is. De totale lengte van 4,05 meter maakt dat de auto gemakkelijk is te parkeren. De hoogte bedraagt 1,39 meter en de Corolla is 1,63 meter breed. De kofferruimte van de Corolla is royaal.

Stationwagon

Wie zijn Corolla door de weeks als bestelwagen wil gebruiken of gewoon de beschikking wil hebben over een enorme hoeveelheid bergruimte, kan terecht in de stationwagon. Deze wordt zowel in drie-als in vijfdeurs versie geleverd. De driedeurs is net als de tweedeurs Corolla's lichter dan 850 kg. De vijfdeurs valt met de vierdeurs Special juist boven de 850 kg. De stationwagon heeft dezelfde wielbasis maar een iets grotere lengte: 4,11 meter. Het draagvermogen van de stationwagon is nog 60 kg hoger dan dat van de sedan (en die mag al meer dan 450 kg meenemen) als gevolg van het gebruik van

bladveren achter. De stationwagon heeft een wegklapbare achterbank waardoor een bagageruimte kan worden gecreëerd met een vlakke laadvloer van rond 2 meter bij 1,20 meter. Overigens is er ook een Corolla 1.3 Commercial waarin de achterbank natuurlijk ontbreekt. Een fraaie bestelwagen.

Coupé

Toyota maakt niet alleen Corolla's als sedan en stationwagon, maar produceert ook een fraaie Coupé en de Liftback. Deze beide typen hebben dezelfde lengte, 4,11 meter, maar verschillen qua carrosserie compleet. De Coupé wordt geleverd als DX met de 1,3 liter motor of als GT Twin Cam met een hoogst speciale versie van Toyota's 1.6 liter motor. Namelijk een tammere versie van de Toyota racemotor die al jarenlang de wedstrijden in de Formule 3 domineert. Met de standaard motor is de DX Coupé een handzame sportieve wagen met achter de comfortabele voorstoelen een goed bruikbare achterbank. De achterraut doet dienst als kofferdeksel. De hoofdruimte achterin is uiteraard minder dan die van de sedans vanwege de schuin aflopende achterzijde. Net als de sedan is de 1.3 Coupé een weinig onderhoud vergende zuinige auto die vlot 150 km/uur loopt. De Coupé DX is echter nog luxueuzer uitgevoerd. De Twin Cam is het absolute topmodel van de Corolla-reeks. Deze zeer sportieve en fraai ogende auto heeft voorin een schitterende viercilinder lijnmotor met twee bovenliggende nokkenassen die kan bogen op een vermogen van maximaal 79 kW (107 pk) bij 6200 toeren. De inhoud van de motor bedraagt 1588 cm³ en de machine is goed voor een maximum koppel van 132 Nm bij 5200 toeren. De Twin Cam is standaard voorzien van een vijfversnellingsbak en alle snufjes die je maar van een auto van dit kaliber mag verwachten. Onder meer staat de Twin Cam op speciale velgen met extra brede banden. Net als de banden van alle Corolla's uiteraard radiaalbanden. De Corolla Liftback met zijn stationcarachtige eigenschappen en fraaie coupévorm wordt geleverd met de standaard 1,3 liter motor in de luxe DX-uitvoering of met een tweetal versies van



Toyota's 1,6 liter machine. De eerste is goed voor 55 kW (75 pk) bij 5200 toeren en wordt gebruikt in de 1,6 Liftback DX en de 1.6 liter Liftback met automatische bak en de tweede staat voor 63 kW (86 pk) bij 5600 toeren. Deze versie vindt men in de zeer compleet uitgevoerde Liftback SE. De SE is onder meer voorzien van een handgeschakelde vijfversnellingsbak. De handgeschakelde 1,6 liter Liftback DX loopt bij 90 km/uur in de vier net zo zuinig als de Twin Cam bij die snelheid in vijf: 1 op 14,7. Het stadsverbruik van deze sportievelingen loopt in de richt van de 1 op 10. De Liftback SE is met zijn iets opgevoerde motor en vijfversnellingsbak enorm zuinig. Bij een constante snelheid van 90 km/uur loopt deze auto 1 op 15,4. De automaat is uiteraard minder zuinig (1 op 12,2) maar deze auto munt weer uit door bedieningsgemak. De 1,6 liter versies staan op 165x13 radiaalbanden tegen de 1,3 liter op 155x13 radiaalbanden. De Coupé Twin Cam en de Liftback SE hebben extra brede 185/70x13 radiaalbanden. Qua gewicht vallen de 1,6 liters tussen de 900 en 1000 kg. De hoogte van de Liftback is slechts 1,35 meter en de Coupé blijft daar zelfs nog een centimeter onder. De prestaties van deze sportieve Corolla's liggen op een zeer hoog niveau. De Liftback DX is goed voor 160 km/uur, de SE voor 170 km/uur en de Coupé GT Twin Cam loopt vlot 185 km/uur. Onnodig te melden dat voorzieningen aan het onderstel zijn getroffen om dit soort snelheden ook veilig mogelijk te maken.

TOYOTA TERCEL

TERCEL opvallend zuinig

De Toyota Tercel is de voorwiel-aandrijver uit het enorm uitgebreide programma van Toyota. Een zeer moderne voorwielaandrijver die met ingang van het modeljaar 1981 een gewijzigde neus heeft gekregen, die de luchtweerstand-coëfficiënt beduidend naar beneden haalt. En dat betekent een nog zuiniger verbruik. De Tercel wordt geleverd in drie verschillende carrosserievarianten. Er is een twee- en een vierdeurs sedan en een coupé waarbij de grote achterraut tevens als kofferklep dienst doet.

De wagens hebben allemaal hetzelfde mechaniek. In de lengterichting voorin staat een viercilinder motor met een inhoud van 1295 cm³. Onder deze motor is de versnellingsbak geplaatst alsmede het differentieel. Op deze wijze is het mogelijk geworden de neus van de Tercel zeer kort te houden, al het gewicht boven de aangedreven wielen te brengen en te voorkomen dat tot dwarse plaatsing van de motor moest worden overgegaan. De methode van inbouw die Toyota heeft gevolgd, zorgt ervoor dat de gewichtsverdeling gunstiger is, terwijl de toegankelijkheid van de motor veel beter werd.

De motor van de Tercel is goed voor een maximum vermogen van 48 kW (65 pk) bij 5400 toeren. Het maximum koppel bedraagt 98 Nm bij slechts 3000 toeren. De motor is dus bijzonder soepel.

Opvallend laag

Mede door die souplesse blijft het verbruik van de Tercel opvallend laag. Bij een constante snelheid van 90 km/uur in de vierde versnelling loopt hij 1 op 16,9 en in druk stadsverkeer komt de auto volgens ECE-normen aan 1 op 12. Zonder meer gunstige cijfers voor een wagen met een lengte van 3,89 meter, een breedte van 1,56 meter en een hoogte van 1,37 meter. Over afmetingen gesproken: dank zij de compacte bouw van de motor en aandrijving is Toyota erin geslaagd de Tercel een wielbasis te geven van maar liefst 2,50 meter, waarmee de beenruimte die deze auto biedt veel groter is dan op grond



Boven:

De Tercel wordt geleverd in drie verschillende carrosserievarianten. Hier de twee-deurs uitvoering.

Onder:

Interieur en exterieur voldoen aan de hoogste eisen van kwaliteit en vormgeving.

van de buitenafmetingen kan worden verwacht. Qua interieurafmetingen moet de Tercel zonder meer naast auto's van 4,20 meter lengte of daaromtrent worden gezet. Het gunstige verbruik is niet in de laatste plaats een gevolg van het lage gewicht. De wagen weegt maar iets meer dan 800 kg en valt daarmee in een lage klasse van de motorrijtuigenbelasting. De tweedeurs Tercel wordt geleverd als Economic met handgeschakelde vierbak of als De Luxe met vierbak of automatische transmissie. De vierdeurs versie is er alleen als handgeschakelde Tercel de Luxe. Voorts is dan de Coupé met zijn eigenzinnig koetswerk verkrijgbaar in de uitvoering De Luxe met naar keuze een handgeschakelde vierbak of de automaat.

Compleet

De uitvoering van de verschillende typen is zonder meer compleet. Bij de Economic zijn alle tegenwoordig noodzakelijk geachte zaken vertegenwoordigd, zoals schijfremmen vóór met bekrachtiging, een tandheugel stuurinrichting, radiaalbanden, een verwarmde achterraut en een afsluitbare tankdop. Daar komt bij dat de wagen technisch op een bijzonder hoog niveau ligt, met onder meer een fraaie onafhankelijke wielophanging rondom. Voeg tenslotte een prima wegligging en goede prestaties — topsnelheid 150 km/uur — toe en het is duidelijk: de Tercel is een hoogst moderne wagen die rijplezier van de bovenste plank garandeert.



CARINA succesvolle middenklasser

De succesvolle middenklasser van Toyota, de Carina, is het afgelopen jaar in een nieuwe jas gestoken, die deze auto tot een hoogst moderne verschijning voor de jaren tachtig promoveert.

Brede rechthoekige koplampen aan weerszijden van een horizontale zwarte grille met daaronder een stevige bumper met kunststof hoekstukken markeren de stoere 1,6 liter Carina. Het profiel van de wagen is laag en slank, de achterzijde hoekig en fors. Een achterkant die direct laat zien dat er een flinke kofferruimte in schuilgaat.

De Carina wordt in liefst acht varianten geleverd. Basismodel is de economische Carina tweedeurs die een complete uitrusting heeft, maar waaraan de specialiteiten ontbreken omwille van een zo gunstig mogelijke prijs.

Niet beknipt

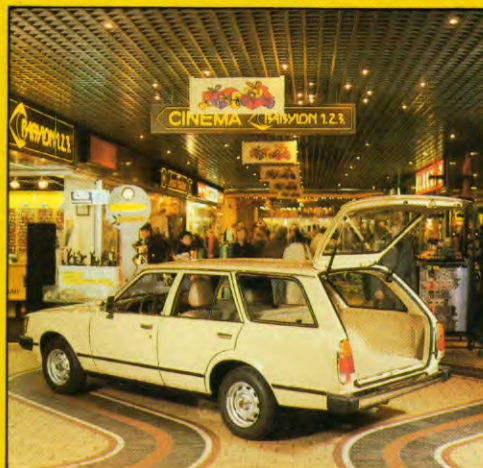
Mechanisch is de basisversie overigens helemaal gelijk aan de andere typen, zodat er niet is beknipt op essentiële onderdelen. De wagen heeft in de lengterichting voorin een 1,6 liter viercilinder motor die de achterwielen aandrijft. Het maximum vermogen van deze motor bedraagt 55 kW (75 pk) bij slechts 5200 toeren. Het maximum koppel is 116 Nm bij 3800 toeren.

Deze stoere krachtbron geeft de rond 950 kg wegende Carina levendige prestaties bij een zuinig verbruik. De topsnelheid van de wagen bedraagt 160 km/uur en het verbruik bij een constante snelheid van 90 km/uur in de vierde versnelling is 1 op 14,3 volgens ECE-normen. In stadsverkeer blijft de Carina volgens diezelfde officiële normen boven de 1 op 9.

De Carina meet 4,33 meter bij een breedte van 1,63 meter en een hoogte van 1,395 meter. De wielbasis van 2,50 meter garandeert volop beenruimte en ook de inhoud van de kofferruimte mag worden gezien.

Radio standaard

Wordt de basisversie geleverd met een handgeschakelde vierbak, bij de tweedeurs De Luxe bestaat de keuze tussen deze bak en een automaat. Deze versies



Links:

De Carina wordt ook geleverd als vijfdeurs-stationwagon.

Onder:

Het zeer gewilde vierdeurs model.



zijn al zo luxueus uitgerust dat onder meer een radio tot de standaarduitrusting behoort. Verder komen zij technisch overeen met de Economic Carina. Dat wil zeggen dat ook De Luxe is voorzien van schijfremmen op de voorwielen, een onafhankelijke voorwielophanging, een starre achteras die wordt afgeveerd door schroefveren en radiaalbanden. De Carina de Luxe is ook met vier portieren verkrijgbaar. Zowel in handgeschakelde versie als met automaat.

Topmodel

Topmodel van de Carina-reeks is de ST die een wat opgevoerde versie van de 1,6 liter motor heeft. Deze machine brengt het bij 5200 toeren tot een maximum vermogen van 63 kW (86 pk) en zijn maximum koppel is 123 Nm bij 4000 toeren. De motor van de Carina ST heeft twee registercarbu-

rateurs en de wagen wordt geleverd met een vijfversnellingsbak. Mede daardoor is het verbruik van deze versie bij een constante snelheid van 90 km/uur volgens ECE-normen slechts 1 op 15,4, hetgeen nog gunstiger is dan dat van de andere Carina's. De uitvoering van de ST is zelfs voor Japanse begrippen luxueus. En dat wil wat zeggen.

De Carina wordt ook geleverd in een tweetal vijfdeurs stationwagon-versies. De eerste met handgeschakelde vierversnellingsbak en de tweede met automatische transmissie. Met de achterbank weggeklapt, biedt de Carina Stationwagon een enorme bagageruimte. De laadvloer is geheel vlak, de wielkasten nemen slechts een bescheiden plaats in en de achterklep scharniert aan de bovenzijde en loopt door tot vlak boven de bumper.

CELICA Sportieve ruime Coupé

Toyota maakt alweer jarenlang een serie speciale Coupé's, de Celica's, die door hun exclusieve vormgeving en hun sportiviteit menigeen bijzonder aanspreken. Vooral ook omdat Toyota ervoor heeft gezorgd dat de Celica's wel degelijk bruikbaar blijven als gezinswagen. Zij hebben een ruim interieur en een heel behoorlijke bagageruimte.



Boven:
Dashboard van de Celica GT.

Links:
De Celica 2000 GT

Onder:
De eveneens vloeiend gestroomlijnde populaire 1600 ST.



De Celica's worden geleverd in twee verschillende modellen. Het basismodel is de Celica 1.6 Coupé die in twee uitvoeringen wordt gebracht: de LT en de zeer luxueuze ST. Beide wagens hebben een pontonkoetswerk, bieden plaats aan vier volwassenen en beschikken over een behoorlijk flinke bagageruimte. De 1.6 liter viercilinder motor stamt uit de Carina. In de Celica LT is deze motor goed voor 55 kW (75 pk) bij 5200 toeren en in de ST beschikt hij — onder meer door toepassing van een registercarburetors — over 63,2 kW (86 pk) bij 5600 toeren. Het maximum koppel van de LT-motor is 116 Nm bij 3800 toeren en dat van de ST-machine is 122,6 Nm bij 4000 toeren. Qua trekkracht onlopen de beide modellen elkaar dus niet zoveel, maar wel ligt de topsnelheid van de ST met 170 km/uur 5 km/uur hoger dan die van de LT.

Gunstig brandstofverbruik

Het brandstofverbruik van beide typen is zonder meer gunstig, hetgeen te maken heeft met de ideale stroomlijnvorm en het hoge rendement van de motoren. De ST is bij constante snelheden op de buitenweg zuiniger omdat hij beschikt over een vijfde versnelling die een duidelijk overdrive-karakter heeft.

De 1.6 ST heeft net als de tweeliter modellen standaard een radio. Die tweelitters onderscheiden zich uiterlijk van de 1,6 liter door hun koetswerk met schuine achterzijde waarin een grote klep is opgenomen. De achterbank van de

tweelitters is geheel of gedeeltelijk neerklapbaar waardoor de capaciteit van de toch al redelijke bagageruimte beduidend wordt vergroot.

Liftback

De tweeliter Celica, Liftback genoemd, heeft een 1968 cm³ viercilinder motor waarvan de boring 88.5 mm is en de slag 80 mm. De motor is zogenaamd overvierkant, hetgeen inhoudt dat hij gemakkelijk zijn toeren draait. Zowel de 2.0 Liftback ST als de meer luxueuze XT (handgeschakeld of automatisch) beschikt over een motorvermogen van 65 kW (88,4 pk) bij 5000 toeren. Het topmodel uit de Celica-reeks, de GT, heeft dezelfde motor maar dan met een cilinderkop met twee bovenliggende nokkenassen en twee dubbele carburateurs waardoor het vermogen 87 kW (118,3 pk) bij 5800 toeren bedraagt. Het koppel van deze sportmachine is 152 Nm bij 5200 toeren en de GT beschikt uiteraard over vijf versnellingen die door een korte vloerpook razendsnel en trefzeker kunnen worden ingeschakeld.

Flitsende acceleratie

Terug naar de populaire ST en XT die een koppel hebben van 145 Nm bij 3600 toeren waardoor zij tot een flitsende acceleratie komen. De compressieverhouding van de tweeliter standaardmotor is 8,5 : 1 en normale benzine is voorgeschreven. De Liftback ST is voorzien van een handgeschakelde vierbak. De XT wordt standaard geleverd met een vijfbak

waarvan de vijfde versnelling een duidelijke overdrive is die het toerental van de motor bij gelijkblijvende snelheid zo'n 15% reduceert. Logisch dan ook dat de XT op de buitenweg zuiniger uit de bus komt dan de ST. Beide wagens zijn opmerkelijk zuinig, wat nauwelijks hoeft te verbasen gezien de gunstige stroomlijnvorm. De XT is ook met automatisch verkrijgbaar. De Celica's staan stuk voor stuk op brede radiaalbanden. Zij hebben een onafhankelijke voorwielophanging en een aangedreven vaste achteras, die goed is gelocaliseerd en wordt afgeveerd door schroefveren. Vóór zijn schijfremmen gemonteerd en achter trommels. De vering is sportief en soepel en de wagens beschikken over een uitstekende wegligging.

De Celica is 4,37 meter lang en 163,5 cm breed. De wagen is slechts 1,32 meter hoog en hij staat op een wielbasis van liefst 2,50 meter, hetgeen al een indicatie geeft over de binnenruimte. Het gewicht van de verschillende typen ligt in de buurt van de 1000 kg. Er mag meer dan 400 kg worden geladen en een geremde caravan met een eigen gewicht van 1000 kg is geen enkel bezwaar. Zo kan de sportieve Celica dus ook erg goed fungeren als volwassen gezinswagen!

CORONA Toyota's buitenbeentje

Waar Toyota gewoonlijk per type auto een zeer grote keus biedt aan verschillende uitvoeringen, daar is bij de Corona bewust gekozen voor één type, de GL, met naar keuze een handgeschakelde vijfversnellingsbak of een automaat. Die ene Corona is een klein beetje een buitenbeentje in de zeer uitgebreide reeks Toyota personenwagens. Een tikkeltje een troetelkind, bijzonder luxueus uitgevoerd en ook uiterlijk wel wat afwijkend.

De Corona heeft een carrosserie met schuine achterzijde waarin een grote achterklep is opgenomen. De achterbank van de wagen kan worden weggeklapt waardoor hij stationwagonachtige eigenschappen heeft.

Pure luxe

De Corona heeft vier portieren die een ruime instap zowel voor- als achterin mogelijk maken. Het interieur ademt pure luxe. Vanaf het wagenbrede tapijt op de vloer tot en met de luxe velours bekleding op de uitstekend gevormde voorstoelen en de comfortabele achterbank. Wat die voorstoelen betreft: die zijn zo'n beetje in alle richtingen te verstellen — de bestuurdersstoel ook in de hoogte — zodat een ieder zijn ideale zit kan krijgen. Met het plezierige stuur, de goed op afstand geplaatste pedalen en de korte vloerpook goed onder handbereik, ontstaat zo een rijpositie die de ware liefhebber in hoge mate zal weten te waarderen.

Exclusief compleet

Het dashboard van de Corona is zeer compleet uitgevoerd en overzichtelijk. Ook hier is duidelijk, dat Toyota er alles aan is gelegen het de verwenne berijder voor de volle honderd procent naar de zin te maken. Tenslotte kiest die berijder bewust de Corona uit, terwijl hij bij Toyota voor minder geld in een Carina terecht kan en voor ongeveer hetzelfde geld in een Cressida. De keuze voor de Corona is dus een heel bewuste die voor een belangrijk deel stoelt op de exclusieve compleetheid en de superieure combinatie van compacte buitenafmetingen, handige gebruiksmogelijkheden en sportieve rijeigenschappen.

Die sportieve rijeigenschappen komen voort uit de pittige motor en het knappe onderstel met de uitgekiende onafhankelijke voorwielophanging en de nauwkeurig gelocaliseerde achteras die wordt afgeveerd door schroefveren. De wielophanging is in rubber uitgevoerd zodat trillingen niet kunnen worden doorgegeven aan de carrosserie. Dit, en de speciale ophanging van motor en versnellingsbak, heeft het mogelijk gemaakt van de Corona een zeer stille auto te maken.



Links:

Het dashboard is zeer compleet en uiteraard bijzonder overzichtelijk uitgevoerd.

Onder:

De Corona heeft vier portieren die een ruime instap zowel aan vóór- als achterzijde mogelijk maken.



Trekkraft

De 1,8 liter viercilinder krachtbron van de Corona Liftback is goed voor een maximum vermogen van 63,3 kW (86 pk) bij 5400 toeren per minuut van de krukas. De motor loopt bijzonder rustig, heeft een grote mate van souplesse en produceert al bij lage toerentallen voldoende trekkraft. Dit laatste blijkt ook wel uit het maximum koppel dat liefst 139,3 Nm is bij 3400 toeren. De compressieverhouding van de motor is 9 : 1 maar desondanks is de machine geschikt voor normale benzine. De exacte cilinderinhoud is 1770 cm³. De boring is 85 mm en de slag 78 mm. De motor heeft een lichtmetalen cilinderkop. De uitvoering met de uitstekend schakelende vijfbak is nog wat zuiniger dan de praktische automaat. Dit vooral omdat de vijfde versnelling een duidelijke overdrive is waarin het motortoerental ten opzichte van de vier zo'n 15% wordt gereduceerd. De Corona heeft de motor, goed bereikbaar voor het weinige noodzakelijke onderhoud, in de lengterichting voorin staan. De aandrijving vindt achter plaats.

Ideale reiswagen

De Corona Liftback heeft een lengte van

4,29 meter en een breedte van 1,645 meter. De hoogte van de wagen is slechts 138,5 cm en de wielbasis is maar liefst 2,52 meter, hetgeen al een goede indicatie geeft voor de beenruimte achterin. De Corona Liftback weegt 1090 kg, er kan 450 kg worden geladen en er mag een geremde aanhanger achter worden gekoppeld met een eigen gewicht van 1000 kg. Dat de Corona Liftback in de eerste plaats een rijdersautomobil is, blijkt wel uit de prestaties van de wagen. De topsnelheid ervan bedraagt 165 km/uur en de wagen mag op 155 km/uur kruisen. Het brandstofverbruik blijft zuinig: volgens ECE-normen loopt de Corona bij 90 km/uur 1 op 13,3, bij 120 km/uur 1 op 10 en in stadsverkeer 1 op 9,2. Gemiddeld kan gemakkelijk zuiniger dan 1 op 10 worden gereden.

Doordat de Corona niet alleen fijn stuurt en gemakkelijk handelbaar is, maar tevens een motor heeft die mooi stil is plus een comfortabele vering, kan worden gesteld dat deze Toyota naast een rijdersauto een uitstekende gezinswagen is, waarmee met plezier lange reizen kunnen worden gemaakt. Een wagen die door zijn handige gebruiksmogelijkheden zelfs in vele opzichten de gezinswagen is.

CRESSIDA Vernieuwd van top tot teen

Toyota is een dynamisch concern dat nimmer stil staat. Dat kan ook niet wanneer je jaarlijks meer dan drie miljoen personenwagens plus nog een groot aantal bedrijfswagens bouwt. Dan moet je voortdurend bezig zijn met het bestuderen van de markten voor nieuwe wagens in alle landen van de wereld. En je moet onmiddellijk inspelen op een veranderde vraag.

Daarom komt Toyota jaarlijks met groot nieuws. In 1981 is dat grote nieuws, een primeur voor Europa, de Cressida vierdeurs sedan. Een compleet nieuwe wagen uit de grotere middenklasse. Een auto die wordt geleverd met voorin een tweeliter bezinmotor of de inmiddels al overbekende betrouwbare 2,2 liter dieselmotor.

Soepele motor

Zo'n nieuwe Cressida verdient uiteraard ook een nieuw mechaniek en daar heeft Toyota dus voor gezorgd. In de vorm van een nieuwe tweeliter motor met een boring van 84 mm en een slag van 89 mm. Een motor die uitmunt door souplesse en trekkracht bij lage toeren en een zuinig gebruik. Het maximum vermogen van de motor bedraagt 77 kW (105 pk) bij 5200 toeren. Voldoende om de forse Cressida een topsnelheid mee te geven van 175 km/uur. Het maximum koppel is extreem hoog voor een tweeliter viercilinder machine: 156,9 Nm bij 3600 toeren. Geen wonder dan ook dat de Cressida standaard wordt uitgerust met een vijfversnellingsbak waarvan de vijfde versnelling een typisch overdrivekarakter heeft. In die vijf wordt het motortoerental bij gelijkblijvende snelheid liefst 15% gereduceerd, hetgeen op de buitenweg een belangrijke besparing oplevert in het brandstofverbruik. Het bewijs? De nieuwe Toyota Cressida verbruikt volgens officiële ECE-cijfers bij een constante snelheid van 90 km/uur 1 op 13,3 en bij 120 km/uur nog altijd 1 op 10,1. En dat is een schitterend cijfer voor een wagen met de afmetingen van de Cressida.

Ook als diesel

Overigens kan het allemaal nog veel zuiniger, maar dan moet worden gekozen voor de Cressida met de unieke viercilinder Toyota dieselmotor voorin. Die 2,2 liter brengt het tot een maximaal vermogen van 48,44 kW (66 pk) bij slechts 4200 toeren en een koppel dat zijn maximum van 132,4 Nm bereikt bij 3600 toeren. De diesel is eveneens standaard uitgerust met een vijfbak en de wagen loopt een topsnelheid van 150 km/uur. Bij een constante snelheid van 120 km/uur verbruikt de diesel 1 op 11 en wie het wat kalmer aandoet, komt helemaal in de prachtige



verbruikscijfers. Bij 90 km/uur loopt de Cressida Diesel volgens de officiële ECE-cijfers 1 op 15,2. Doe dat maar eens na met een grote vijfpersoons sedan voorzien van een enorme kofferruimte. Uiteraard is de Cressida, in benzine-uitvoering, leverbaar met een automatische transmissie. De prestaties gaan dan een tikkeltje naar beneden, maar het bedieningsgemak neemt uiteraard nog verder toe.

De Cressida is voorzien van een onafhankelijke voorwielophanging en een goed gelocaliseerde aangedreven achteras die wordt afgeveerd door schroefveren. Vóór zijn inwendig geventileerde schijfremmen toegepast en achter trommels. De circuits zijn gescheiden en de wagen is voorzien van een forse maat radiaalbanden om de remkrachten ook daadwerkelijk op de weg over te kunnen brengen.

Typierend

De Cressida is een zeer ruime wagen die zich bij uitstek leent voor de lange vakantieis met het gehele gezin. De totale lengte bedraagt 4,50 meter, de breedte 1,69 meter en de hoogte 1,445 meter. Via vier over een grote hoek openende portieren bereik je het luxueuze interieur met het zeer complete en goed overzichtelijke dashboard. De wielbasis van 2,645 meter garandeert volop beenruimte. De koffer is voldoende groot voor de bagage van vijf inzittenden. Achter de 1115 kg zware Cressida mag een



Boven:

Een grote vijfpersoons Sedan voorzien van een enorme kofferruimte.

Onder:

Het zeer complete dashboard waarvan elk metertje, voor de bestuurder, recht-toe recht-aan afleesbaar is.



geremde caravan worden gehangen met een eigen gewicht van 1200 kg. De wagen zelf mag met 515 kg worden beladen. Het eigen gewicht van de diesel is in verband met de zwaardere motor 60 kg hoger. Verder verandert er echter niets. Typierend voor een reiswagen als de Cressida is ook de grote brandstoftank van 65 liter, waarmee de benzineversie zo'n 550 tot 600 km kan afleggen, terwijl de diesel op een dergelijke hoeveelheid dieselolie toch gauw een 800 km vooruit wil. Koppel aan dit voor beide typen economische verbruik de twee jaar lange garantie die Toyota geeft plus het voordelige onderhoud en duidelijk is, dat de Toyota Cressida in de bovenste lagen van de middenklasse voor nieuwe maatstaven zorgt.

CROWN: Antwoord op de hoogste eisen

De nieuwe Toyota Crown is een mengeling van het beste van Europese, Amerikaanse en Japanse auto's. Van de Amerikanen nam hij de ruimte plus het bedieningsgemak en muisstille interieur. Van de Japanners kreeg hij de solide constructie, goede afwerking en economische bouw mee en van de Europeanen de lijn, de wegeigenschappen en de economie. Kortom, de Crown, uiteraard voor de volle honderd procent een product van Toyota, is een internationale wagen waarin de Toyota-ingenieurs aan de eisen hebben beantwoord van automobilisten uit de gehele wereld.

De Crown-serie is zeer uitgebreid. In de eerste plaats zijn er de qua karakter totaal verschillende 2.8 Super Saloon met zijn beul van een zescilinder inspuitmotor en de zuinige 2,2 liter dieselvansie die zelfs in het zwaarste werk volkomen probleemloos en met weinig onderhoud blijft functioneren. Er zijn dus in feite twee series Crowns. Bij de diesels treffen we de 2.2 D aan als voordelig basismodel waaruit een paar lekkernijen omwille van de prijs zijn verdwenen. Zoals bijvoorbeeld de radio.

Reductie van 15%

Een stapje omhoog volgt de Crown 2.2 D de Luxe die alweer een radio heeft en die ook verder meer luxueus is uitgevoerd. Deze beide wagens zijn standaard voorzien van een vijfversnellingsbak

waarvan de vijfde versnelling tevens fungeert als overdrive. De reductie in toerental ten opzichte van de vierde versnelling is rond 15%.

De 2.2 D de Luxe is ook verkrijgbaar met de unieke automatische transmissie met overdrive van Toyota. Deze transmissie slaat automatisch de derde versnelling over wanneer weinig trekkracht nodig is en wanneer de overdrive elektrisch staat ingeschakeld. Dat betekent bij rustig rijden, dat de bak van één naar twee en van twee in één keer naar vier (de overdrive) schakelt. Wordt meer trekkracht vereist dan schakelt de bak door alle versnellingen heen naar de overdrive. Als het even kan zorgt hij er dus voor dat zo zuinig mogelijk wordt gereden. De reductie in de overdrive is extreem hoog, hetgeen geen problemen oplevert vanwege het koppelvergroten effect bij lagere toerentallen van de koppelvormer. De Crown Diesel is ook als stationwagon te leveren in handgeschakelde dan wel automatische uitvoering. In beide gevallen gaat het uiteraard om een zeer grote vijfdeurs stationwagon met een zee aan bergruimte en met een luxueuze uitrusting.



De Crown is een wagen van internationale allure waarin de Toyota ingenieurs hebben beantwoord aan de eisen van de automobilisten uit de hele wereld.

Economisch

De prestaties van de Crown Diesel liggen voor een diesel op een zeer aanvaardbaar niveau. De wagen heeft een topsnelheid van 135 km/uur en de kruissnelheid ligt maar weinig lager. Het brandstofverbruik is zeer economisch: bij een constante snelheid van 120 km/uur loopt de Crown Diesel nog altijd 1 op 10,4 (ECE-norm). Gemiddeld kan met deze auto gemakkelijk gunstiger dan 1 op 9 worden gereden, vooral wanneer veel op de autosnelwegen wordt gestuurd.

Van een geheel ander kaliber en nog luxueuzer zijn de 2,8 liter inspueters uit de Crown Serie. Deze Super Saloons (er zijn ook stationwagens) beschikken over een 2759 cm³ zescilinder in lijn die op superbenzine een maximum vermogen haalt van 107 kW (145,5 pk) bij 5000 toeren. Het maximum koppel van deze schitterend gebalanceerde en daardoor volmaakt trillingvrije en geruisloze machine bedraagt 226 Nm bij 4000 toeren. De souplesse van de motor is fantastisch en al vanaf weinig toeren heeft de motor voldoende trekkracht in huis. De topsnelheid van de Crown Super Saloon bedraagt 185 km/uur. De wagen accelereert zeer snel en het verbruik valt alleszins mee. Bij een constante snelheid van 120 km/uur loopt de Crown nog bijna 1 op 10; 1 op 9,7 om precies te zijn.

Automaat

In plaats van met de handgeschakelde vijfbak kan de Super Saloon ook worden geleverd met de unieke automatische transmissie met overdrive van Toyota. Dit geldt zowel voor de stationwagens, de Custom's, als voor de sedans. De Crown staat op een robuust chassis dat deze wagen een ongekend lange levensduur geeft omdat het koetswerk veel minder wordt belast. Vóór is een onafhankelijke wielophanging toegepast en de aangedreven achterwielen zijn op een starre as gemonteerd die wordt afgeveerd door middel van schroefveren. Vóór zijn inwendig geventileerde schijfremmen gemonteerd en achter trommels. De vering is zeer comfortabel en de rijeigenschappen zijn uitstekend.

De Crown is een luxueus uitgevoerde grote wagen die plaats biedt aan vijf personen en veel bagage. De grootste lengte van de auto bedraagt 4,69 meter bij een breedte van 1,69 meter en een hoogte (onbelast) van 1,475 meter. De wielbasis van de wagen — belangrijk in verband met de beenruimte in het interieur — is zeer lang: 2,69 meter. De Custom-stationwagens zijn voorzien van een derde bank, zodat zij zeven personen kunnen vervoeren. De Crown weegt, afhankelijk van de uitvoering, tussen de 1400 en 1450 kg. Het laadvermogen is voor de sedans zo'n 500 kg. Een geremde aanhanger met een gewicht van 1500 kg is voor de Crown geen bezwaar...

HI-ACE en LITE-ACE Een tweetal alles kunneners

Toyota behoort met een productie van meer dan drie miljoen auto's per jaar niet alleen tot de grootste autofabrikanten van de wereld, maar tevens is Toyota één van de grotere bouwers van bestel- en vrachtwagens.

Vooraf in de bestelwagens is Toyota uittmuntend thuis. En dan praten we niet in de eerste plaats over de bestelwagen op basis van de Corolla stationwagon, maar vooral over de Lite-Ace en Hi-Ace. Een tweetal frontbestuurde alles-kunners waarvan een schier oneindig aantal varianten op de Nederlandse markt verkrijgbaar is. Versies die zo kant en klaar uit Japan worden geïmporteerd en versies waarvan de gespecialiseerde opbouw van Nederlands fabrikaat is.

Vier basis-versies

De Lite-Ace wordt in een viertal basis-versies geleverd. Stuk voor stuk voorzien van een tussen de voorwielen gemonteerde 1290 cm³ (Corolla)-motor. Deze viercilinder is goed voor een maximum vermogen van 43 kW (58,5 pk) bij 5200 toeren. Het maximum koppel van de machine bedraagt 93 Nm bij 3600 toeren. De motor drijft via een handgeschakelde vierversnellingsbak de achterwielen aan. De laadvloer is niet alleen mooi laag (55 cm) maar uiteraard ook volkomen vlak. Er bestaan uitstekende manieren om een gasinstallatie in te bouwen zonder dat deze nuttige laadruimte wegneemt.

De Lite-Ace heeft een wielbasis van 2,08 meter en een grootste lengte van 3,90 meter. De breedte is 1,625 meter en de totale hoogte van de basisversie 1,765 meter. Dit is voor de Lite-Ace Commercial die een laadvloer heeft van 500 kg en laadvolume van 3,6 m³.

De Lite-Ace bestelwagen heeft een verhoogd stalen dak, waardoor het laadvolume 4,2 m³ is. Het laadvermogen van de bestelwagen bedraagt 800 kg. De verschillende typen zijn voorzien van een schuifdeur aan de zijkant die 83 cm x 105 cm meet. De bestelwagen heeft aan beide zijden zo'n schuifdeur. De aan de bovenzijde scharnierende achterdeur meet 120 cm x 115 cm.

Een volgende standaardversie van de Lite-Ace is de combinatiewagen die een laadvermogen heeft van 500 kg. Deze wagen heeft het verhoogde stalen dak van de bestelwagen waardoor de hoogte binnen 1,43 meter bedraagt. In de wagen is een wegklapbare achterbank gemonteerd en verder is de combinatiewagen voorzien van ruiten rondom.



Boven:
Ziehier een van de talrijke modellen van de Hi-Ace.

Onder:
De Lite-Ace bestelwagen heeft een verhoogd stalen dak.



Lite-Ace 7-persoons

De Lite-Ace 7-persoons bus is niet alleen de ideale zuinige wagen voor beperkt beroepsvervoer, maar deze auto leent zich ook buitengewoon voor goedkoop transport voor grote gezinnen. Achter de twee comfortabele voorstoelen die in elke Lite-Ace staan, is de bus voorzien van een wegklapbare bank plus een opklapbare driezitter achterin. De banken kunnen zodanig worden neergeklapt dat een groot tweepersoons bed ontstaat. De Lite-Ace bus is dan ook zonder meer geschikt als eenvoudige kampeerauto.

Zo'n kampeerauto kan ook kant en klaar op basis van een Lite-Ace worden geleverd. Het is één van de vele varianten die mogelijk zijn op dit thema. Want Toyota houdt het natuurlijk niet op vier versies

maar levert bij voorbeeld ook Lite-Ace met verhoogd dak of een Lite-Ace die speciaal is ingericht op rolstoelvervoer.

Grotere broer

Nog veel meer varianten zijn verkrijgbaar op basis van de grotere broer van de Lite-Ace, de Hi-Ace. Deze wagen wordt geleverd met tussen de voorwielen de 1587 cm³ viercilinder motor met een maximum vermogen van 48,5 kW (66 pk) bij 5200 toeren. Het maximum koppel van deze machine is 117 Nm bij 3000 toeren. Via een handgeschakelde vierbak drijft de motor de achterwielen aan.

In plaats van de benzinemotor, die zich overigens uitstekend leent voor het ombouwen op LPG, wordt de Hi-Ace ook geleverd met de bekende 2,2 liter viercilinder Toyota dieselmotor. In de versie zoals die in de Hi-Ace staat, levert deze diesel een maximum vermogen van 47 kW (64 pk) bij slechts 4200 toeren. Het maximum koppel van de dieselmotor is 127,4 Nm bij 2400 toeren. Onnodig te zeggen dat deze zuinige diesel een enorme trekkracht heeft, ook al bij lage toerentallen.

Naast de keus uit motoren is er bij de Hi-Ace de keus tussen de lange en korte wielbasis. De eerste behoort bij de Hi-Ace Long (2,55 meter) en de tweede bij de standaard Hi-Ace (2,34 meter). Zetten we de basismodellen op een rij dan komen we tot de Commercial en Commercial Long, de Combi en Combi Long (beide met wegklapbare achterbank), de 9-persoons Commuter, de Pick Up, de Truck en tenslotte de Chassis/Cabine. In de diesellijn zien we hetzelfde beeld al ontbreken daar de Commuter en de Combi.

Tal van varianten

De Commercial heeft een laadruimte van 5,36 m³ en een laadvermogen van 1292 kg (benzine) of 1376 kg (diesel). De Commercial Long komt tot een laadvolume van 6,02 m³. Het laadvermogen van deze versie is iets kleiner. Bij de Combi Long is het laadvermogen, omdat het een personenwagen betreft, beperkt tot 500 kg. De Pick Up heeft een open laadbak van 2,61 meter x 1,66 meter. De laadvloer is laag. De Truck heeft eveneens een open laadbak, maar die is boven de wielkasten gemonteerd en dus geheel vlak. De inhoud van de bak is globaal gelijk aan die van de Pick Up.

Wat de Hi-Ace extra aantrekkelijk maakt, is dat deze wagen ook als Chassis Cabine wordt geleverd, waardoor Nederlandse specialisten er letterlijk tientallen varianten van bouwen. Auto's die speciaal voor de gladheidsbestrijding zijn, brandweerwagens, ziekenauto's, kampeerwagens, auto's voor rolstoelvervoer, ladderwagens, kippers etc., etc. Kortom, het aantal varianten is schier eindeloos. Want of het nu een dieselbus voor negen personen met taxi-vergunning moet zijn of een eenvoudige Pick Up, Toyota geeft met de Hi-Ace het directe en juiste antwoord.

GRONINGEN

AUGUSTINUSGA - van der Veen - Schoolstraat 15
 BALK - Dolle - Pypsterstikke 6
 DONKERBROEK - van Dijk - Herenweg 9-10
 DRACHTEN - van Dijk - Stationsweg 144
 JOURE - Valkema - 't Zand 55/Scheen 53
 LEEUWARDEN - Molenaar - Keidam 2
 LEMMER - Dolle B.V. - Nieuwburen 29
 OOSTERWOLDE - Louwes & v.d. Klok - Venekolerweg 21
 SNEEK - Westergo - Westhemstraat 52
 TZUM - Strikwerda - Wormeiserweg 2
 ZWAAGWESTEINDE - Eekema - Kerkstraat 3

FRIESLAND

AUGUSTINUSGA - van der Veen - Schoolstraat 15
 BALK - Dolle - Pypsterstikke 6
 DONKERBROEK - van Dijk - Herenweg 9-10
 DRACHTEN - van Dijk - Stationsweg 144
 JOURE - Valkema - 't Zand 55/Scheen 53
 LEEUWARDEN - Molenaar - Keidam 2
 LEMMER - Dolle B.V. - Nieuwburen 29
 OOSTERWOLDE - Louwes & v.d. Klok - Venekolerweg 21
 SNEEK - Westergo - Westhemstraat 52
 TZUM - Strikwerda - Wormeiserweg 2
 ZWAAGWESTEINDE - Eekema - Kerkstraat 3

DRENTE

ASSEN - Gorter - Industrieweg 8
 BEILEN - Hooegeveen - de Zuidmaten 4
 COEVORDEN - Pieper - Stationsstraat 34
 HOOGEVEEN - Ruijne - Willemskade 43-49
 NIEUW AMSTERDAM - Lunenburg - Vaart Noordzijde 2
 NIEUW WEERDINGE - Grooten - Weerdingerkanaal NZ 231
 NIEUVEEN - v.d. Linde - Kolderveen 39
 PATERSWOLDE - de Vries - Hoofdweg 202-206
 ROLDE - Brands - Grolloerstraat 46
 SMILDE - Hooegeveen - Kanaalweg 97-98
 ZUIDLAREN - van Veldhuizen - Verl. Stationsweg 26-28

OVERIJSEL

ALMELO - Apollo - Apollolaan 3
 BATHMEN - Jan Zwierv Baaltes - Deventerweg 5
 EMMELOORD - van Duren - Zuiderkade 4
 ENSCHEDE - Wendrich & Wegdam - Oldenz. str. 276-282
 GENEMUIDEN - Selles - Kamperzeedijk 87-89
 GOOR - Rovers - Roerdompstraat 6
 GRAMSBERGEN - Reinders - Voorstraat 2
 HARDENBERG - Hamer - Handelsstraat 53
 HENGELO - Becker - Boekeloseweg 44-46
 HENGELO - v.d. Berg - Beukweg 17
 MARIENHEEM - Morrenhof - Keizersveldweg 8
 NIJVERDAL - Konijnenbelt - Wierdensstraat 27-31
 OLDEMARKT - Morren - Klaas Muisstraat 2
 OLDENZAAL - Peterman - Essenlaan 19
 ROUVEEN - Kortelink - Oude Rijksweg 482
 STEENWIJK - Morren - Groot Verlaat 59
 URK - Bakker - 't Rif 1
 VRIEZENVEEN - Drent - Hammerweg 16-18
 VROOMSHOOP - de Groot & Webink - Tonnendijk 12-16
 WIJHE - Nienhuis - Oranjelaan 8
 ZWOLLE - Berendsen & de Graaf - Bankastraat 1

GELDERLAND

APeldoorn - Nusselder - Amersfoortseweg 15
 APeldoorn - Zevenhuizen B.V. - Tannhäuserstraat 64
 ARnhem - Tiemens - Amsterdamsseweg 206
 Barchem - Wonnink - Borculoseweg 5
 Barneveld - AGAM - Marconistraat 10
 Beneden Leeuwen - Jo van Oyen - Zijveld 56
 Bennekom - v.d. Weerd - Kierkampstraat 10
 Buren - Broekhuizen - Tielseweg 6
 Doetinchem - Wentink - Wijnbergseweg 39-41
 Dronten/O. Flevoland - van Duren - Houtwijk 28
 Ede - AGAM - Klaphekweg 18
 Epe - Dalhuisen - Paasvuurweg 16
 Groenlo - Arink - Ruurlosheweg 13
 Groesbeek - Müskens - Kerkstraat 19A
 Groessen - Bedeaux - Dorpsstraat 4
 't Harde - 't Centrum - Eperweg 64B
 Harskamp - Harskamp - Dorpsstraat 73-75
 Hattem - Ramaker - Dorpsweg 108
 Hengelo - Bennie Wenting - Spaalstraat 28-30

Huisen - Veenhuis - Stadswal 2
 Kerkdriel - Veracht & Zn. - Kerkstraat 116-118
 Lelystad - van Duren - Wigstraat 22
 Millingen/d. RIJN - Scholten - Heerbaan 264
 NEEDE - Nijman - Oudestraat 33
 NIJMEGEN - Jan Gerritsen - Beurtvaartweg 7-9
 NIJMEGEN - v.d. Bosch - Berg en Dalseweg 84
 OOSTERBEEK - Hoog en Laag - Utrechtseweg 80
 OPHEUSDAL - van Sullichem - Dorpsstraat 19
 ROZENDAAL - Jelsma - Ringallee 102-104
 SILVOLDE - Ten Have - Terborgseweg 10A
 STEENDEREN - Wisselink - Dr. A. Ariëstraat 31A
 TER WOLDE - Boveree - Twelloseweg 100-104
 VOORTHUIZEN - Visser - Apeldoornsestraat 43
 WINTERSWIJK - Veerbeek - Misterweg 132
 WIJCHEN - De Koning - Nieuweweg 204 B
 ZELHEM - Reindsen - Achter de Hoven 11
 ZUTPHEN - Oude Nijhuis - Industrieweg 75A

UTRECHT

AMERSFOORT - Jonker - Meridiaan 14
 BAARN - Geval - Sumatrastraat 21 en 44
 BILTHOVEN - Nestor - Julianaalaan 25-29
 BREUKELLEN - van Ekris - Straatweg 100
 DRIEBERGEN - van der Lee - Traay 153A
 DE MEERN - van Remmen - Rijksweg 28
 MIJDRECHT - Gebr. van Ameide - Industrieweg 48
 LEERSUM - van Aalderen - Rijksweg 182
 NIEUW LOODRECHT - Gevo-Car - Frans Halslaan 23
 OVERBERG - van Gent - Dwarsweg 70
 RHENEN - van Hunnik - Valleiweg 16
 UTRECHT - Trost - Croeselaan 183
 UTRECHT - Pordon - Keulsekade 5
 ZEIST - Philippo - Laan van Cattenbroek 21-23

NOORD-HOLLAND

ALKMAAR - Harry van der Veer - Robbenkoog 8
 AMSTELVEEN - Compier - Amsteldijk N 100
 AMSTERDAM - Brouwer - 2e Jan Steenstraat 42-48
 AMSTERDAM-SLOTERDIJK - de Graaf - Condensatorweg 44
 AMSTERDAM - Super Motors - Wibautstraat 135
 AMSTERDAM - Amsterdam Cars - Nassaukade 380
 AMSTERDAM-NOORD - Brouwer - Hamerstraat 3-15
 AMSTERDAM-SLOTEN - Amsterdam Cars - Langsom 2
 BEVERWIJK - van Leeuwen - Wijkmeerweg 39
 BUSSUM - van Huisstede - Korte Heul 2
 EDAM - W.A.M.O. - Oosthuizenweg 7
 HAARLEM - Barnhoorn - Ged. Oude Gracht 66
 HEEMSTEDEN - Barnhoorn - Roemer Visscherplein 19
 HEERHUGOWAARD - Schreur - Albert Soncklaan 4-6
 HEILOO - de Bruijn-Blokker - Kennemerstr. weg 189
 DEN HELDER - Schreur - Molensstraat 134-136
 HILVERSUM - Hooegeveen - Koninginneweg 83-85
 HOORN - Van der Laan - Kernweg 29
 HUIZEN - Piescar - Nijverheidsweg 22
 DE KOOG TEXEL - Nagy - Ruigedijk 2
 KROMMENIE - Krommenie - Zuiderhooftstraat 8-10
 LAREN - van Amersfoort & Zn. - Eemnesseweg 3
 LUTJEWINKEL - Schreur - Weerweg 55
 MEDEMBLIK - Botman - Randweg 1
 OOSTZAAN - Liggraven - Kerkstraat 209-211
 PURMEREND - W.A.M.O. 77 - v. IJssendijkstraat 393
 RIJSENHOUT - Biesheuvel - Aalsmeerderdijk 484
 SANTPOORT - Jak - Hoofdstraat 189
 URSEM - van Diepen - de Leeft 1
 VOGELZANG - Kooyman - Vogelzangseweg 372
 IJMUIDEN - van Dongen - Scheidestraat 81-83

ZUID-HOLLAND

AARLANDERVEEN - Oudshoorn - Zuideinde 1-3
 ALPHEN a.d. RIJN - Auto v.d. Laan - Van Foreestlaan 17-19
 AMMERSTOL - V.A.B.I. - Achterweg 39
 CAPELLE a/d IJSEL - Bergwerff - Raadhuisstr. 14
 DELFT - Digo - Mariareigersberchstraat 2
 (Hoek Oude Langedijk)
 DELFT - Digo - Wateringssest 26
 DEN HAAG - HADAG - 2e Schuytstraat 290A
 DEN HAAG - Louwman den Haag - Min. Aalberselaan 41
 DEN HAAG - Louwman den Haag - Binckhorstlaan 172-174
 DEN HAAG - Louwman den Haag - Hanenburglaan 339-397
 Goudenregenstraat 296-304
 DEN HAAG - Romijn - Torensstraat 97-103
 DORDRECHT - de Blaak - Krispijnseweg 10
 'S GRAVENEDEEL - de Kil B.V. - Wilweg 7
 GORINCHEM - Schouten - Schelluinssestraat 8
 GOUDA - van Leeuwen - Blekerssingel 66

**Toyota 1981 is een uitgave van
 Louwman & Parqui,
 Veursestraatweg 280,
 2265 CL Leidschendam.
 Postadres: Postbus 6,
 2260 MA Leidschendam,
 Telefoon: 070 - 209353.**

**Toekomstig adres:
 Steurweg 8,
 4941 VR Raamsdonksveer.
 Postbus 212,
 4940 AE Raamsdonksveer.
 Telefoon: 01621 - 85900.**

's-GRAVENZANDE - Beukers - v.d. Horstweg 1
 HELLEVOETSLUIS - v.d. Zee & v. Geest - Rijksweg 247
 HILLEGOM - De Groot - Marconistraat 25
 LEIDEN - Vlasveld - Haarlemmerweg 49A
 LEIDSCHENDAM - Louwman & Parqui - Veursestraatw. 280
 MIDDELHARNIS - v.d. Velde - Dorpsweg 28-34
 NOORDELOOS - Schouten - Botersloot 17
 PAPENDRECHT - Autodrecht - Noordhoek 51
 POORTUGAAL - den Ouden - Ambachtsstraat 1
 PIJNACKER - Pluym - Kerkweg 66
 RIDDERKERK - de Blaak - Raadhuisplein 45-53
 ROTTERDAM - Goosen - Nieuwe Binnenweg 311
 ROTTERDAM - Goosen - Kortekade 63-69
 ROTTERDAM - Dunant - Rochussenstraat 223
 ROTTERDAM - Polderman - Krabbendijkhof 60-70
 ROTTERDAM - Spiering - Bergsedorpsstraat 150
 ROTTERDAM-IJSELMONDE - Noteboom - Burg. v. Slijpelaan 3
 RIJNSBURG - Diksman - Oegstgeesterweg 17-23
 SCHIEDAM-GROENORD - Polderman - Ln v. Boles 2
 SCHIPLUIDEN - DIGO - Rijksweg 33
 SOMMELDIJK - van der Velde - Dorpsweg 28-34
 SPIJKENISSE - v.d. Zee & v. Geest - Randweg 3-5
 TER AAR - v.d. Geest - Westkanaalweg 37
 VLAARDINGEN - v.d. Gaag - 4e Industriestraat 48
 VOORBURG - Romijn - Heeswijkstraat 37-41
 VOORBURG - Romijn - Parkweg 33
 VIANEN - Vianen - Stuurweg 7
 WADDINXVEEN - van Leeuwen - Plasweg 16
 WOERDEN - van Ramselaar & Zn. - Utrechtseweg 10
 ZOETERMEER - Mové - Abdissenbos 3
 ZOETERWOUDE - Heemskerck - Schenkkelweg 109
 ZWIJNDRECHT - Waiburg - Ringdijk 16

ZEELAND

AXEL - De Tol-Vervae - Vaartstraat 1
 GOES - de Jonge - van Hertumweg 7-13
 HAAMSTEDEN - Dijkman - Zuidstraat 10
 MIDDELBURG - Cevaal v/h Blankaer - Klein Vlaanderen 97
 TERNEUZEN - DE Tol-Vervae v/h De Honte -
 Burg. Geillstraat 31
 VLISSINGEN - Waicheren - Mercuriusweg 25
 ZUIDZANDE - v.d. Velde - Mariasstraat 3

NOORD-BRABANT

BERGEN OP ZOOM - Wierikx - Edisonalaan 7
 BREDA - Frans Luiken - Speelhuyslaan 156A
 BREDA - Auto Point - Zorgvlietstraat 1
 CUYK a/d MAAS - v.d. Bosch - Koebaksestraat 4
 DEN BOSCH - Jos v. Bostel - Hervensbeaan 11
 EINDHOVEN - Baudoin - Zeelsterstraat 20
 's-GRAVENMOER - van Raamsdonk - Molendijk 1
 HELMOND - Inter Auto B.V. - Vossenbeemd/hk Legendijk
 MIDDELRODE - Jots v. Bostel - Hafertsestraat 21
 MIERLO - Martens - Brugstraat 26
 MOERGESTEL - Bertens - Raadhuisstraat 1-9
 NUENEN - Jansen - Boord 4
 OISTERWIJK - Hopmans & Bertens - Tilburgsew. 111-113
 OSS - van Berkom - Orlando di Lassostraat 8
 PRINSENBEEK - Frans Luiken - Groenstraat 86A
 REUSEL - Verhagen - Turnhoutseweg 32
 RIJEN - van Dorst - Stationsstraat 25-25A
 ROOSEDAAL - van Abeelen - Rechtaad 1
 STERKSEL - v.d. Vooft - Heezerweg 24
 TILBURG - Autonova - Ringbaan Noord 95
 VALKENSWAARD - Lujbregts en van Traa - Hazestraat 53
 VEEN - Rien Vos - Maasdijk 341
 VUGHT - Steyger - Molenstraat 4
 WAALWIJK - A.T.W. - Elzenweg 19
 WINTELRE - v. Loon - Willibrordusstraat 25
 ZEVENBERGEN - Andreae - de Hil 2

LIMBURG

AFFERDEN - Heyligers - Gening 25
 GELEEN - Mengelers - Jos Kleynenlaan 50
 HEIJTHUIJSEN - Gielen-Aarts - Stationsstraat 29
 MAASBRACHT - Vos - Molenveg 50
 MAASTRICHT - AMBY - Boosten - Bergerstr. 68-70
 OIRSBEEK - Mengelers - Provincialeweg 91
 POSTERHOLT - Jan Bakkes - Roermondseweg 16A
 SCHAESBERG - Mengelers - Baanstraat 105
 SITTARD - Mengelers - Rijksweg Zuid 72
 SUSTEREN - Swentibold - Willibrordusstraat 1
 SWALMEN - Jan Wits - Rijksweg Zuid 49
 ULESTRATEN - Louis Petit - Langs de Gewannen 8
 VENLO-WEST - Klaver - Past. Stassenstraat 49
 WEERT - Greymans - Rietstraat 43



Model	Excl. B.T.W.	Incl. B.T.W.
Starlet 1.0 3-deurs Economic	f 10.588,98	f 12.495,-
Starlet 1.0 3-deurs Special	f 11.012,71	f 12.995,-
Starlet 1.2 3-deurs DL	f 11.860,17	f 13.995,-
Starlet 1.2 5-deurs DL	f 12.283,90	f 14.495,-
Starlet 1.2 5-deurs Stationwagon DL	f 12.500,-	f 14.750,-
Corolla 1.3 2-deurs Economic	f 11.436,44	f 13.495,-
Corolla 1.3 2-deurs Special	f 12.283,90	f 14.495,-
Corolla 1.3 4-deurs Special	f 12.707,63	f 14.995,-
Corolla 1.3 2-deurs DX	f 13.046,61	f 15.395,-
Corolla 1.3 2-deurs DX Automatic	f 14.105,93	f 16.645,-
Corolla 1.3 Liftback DX	f 13.978,81	f 16.495,-
Corolla 1.6 Liftback DX	f 14.826,27	f 17.495,-
Corolla 1.6 Liftback DX Automatic	f 15.970,34	f 18.845,-
Corolla 1.6 Liftback SE	f 16.521,19	f 19.495,-
Corolla 1.3 Coupé DX	f 14.402,54	f 16.995,-
Corolla 1.6 Coupé GT TWINCAM	f 18.427,97	f 21.745,-
Corolla 1.3 3-deurs Stationwagon	f 12.961,86	f 15.295,-
Corolla 1.3 5-deurs Stationwagon	f 13.385,59	f 15.795,-
Tercel 1.3 2-deurs de Luxe	f 12.923,73	f 15.250,-
Tercel 1.3 2-deurs de Luxe Automatic	f 14.067,80	f 16.600,-
Tercel 1.3 4-deurs de Luxe	f 13.347,46	f 15.750,-
Tercel 1.3 Coupé de Luxe	f 13.347,46	f 15.750,-
Tercel 1.3 Coupé de Luxe Automatic	f 14.491,52	f 17.100,-
Carina 1.6 2-deurs	f 13.555,08	f 15.995,-
Carina 1.6 2-deurs de Luxe	f 14.402,54	f 16.995,-
Carina 1.6 2-deurs de Luxe Automatic	f 15.546,61	f 18.345,-
Carina 1.6 4-deurs de Luxe	f 14.826,27	f 17.495,-
Carina 1.6 4-deurs de Luxe Automatic	f 15.970,34	f 18.845,-
Carina 1.6 ST	f 15.466,10	f 18.250,-
Carina 1.6 5-deurs Stationwagon de Luxe	f 15.758,47	f 18.595,-
Carina 1.6 5-deurs Stationwagon de Luxe Automatic	f 16.902,54	f 19.945,-
Celica 1.6 Coupé LT	f 15.588,98	f 18.395,-
Celica 1.6 Coupé ST	f 16.944,92	f 19.995,-
Celica 2.0 Liftback ST	f 17.792,37	f 20.995,-
Celica 2.0 Liftback XT	f 19.703,39	f 23.250,-
Celica 2.0 Liftback XT Automatic	f 20.550,85	f 24.250,-
Celica 2.0 Liftback GT	f 24.148,31	f 28.495,-
Corona 1.8 Liftback GL	f 19.703,39	f 23.250,-
Corona 1.8 Liftback GL Automatic	f 20.550,85	f 24.250,-
Cressida 2.0 4-deurs de Luxe	f 18.427,97	f 21.745,-
Cressida 2.0 4-deurs de Luxe Automatic	f 19.868,64	f 23.445,-
Cressida 2.2 Diesel 4-deurs de Luxe	f 20.334,75	f 23.995,-
Crown 2.2 Diesel	f 24.995,76	f 29.495,-
Crown 2.2 Diesel de Luxe	f 26.266,95	f 30.995,-
Crown 2.2 Diesel de Luxe Automatic	f 28.046,61	f 33.095,-
Crown 2.2 Diesel Stationwagon	f 27.961,86	f 32.995,-
Crown 2.2 Diesel Stationwagon Automatic	f 29.741,53	f 35.095,-
Crown 2.8 Super Saloon	f 30.843,22	f 36.395,-
Crown 2.8 Super Saloon Automatic	f 32.622,88	f 38.495,-
Crown 2.8 Super Saloon Automatic + Airconditioning	f 34.487,29	f 40.695,-
Crown 2.8 Customwagon	f 29.063,56	f 34.295,-
Crown 2.8 Customwagon Automatic	f 30.843,22	f 36.395,-
Afleveringskosten f 345,- incl. B.T.W.	Deze bestaan uit transport, kentekenplaten, legeskosten kenteken deel III, rijklaarmaken, NL transfer en benzine t.w.v. f 30,- excl. B.T.W. f 35,40 incl. B.T.W.	
Extra voor metaalkleur	f 211,86 excl. B.T.W., f 250,- incl. B.T.W.	
Extra voor metaalkleur Crown modellen	f 254,24 excl. B.T.W., f 300,- incl. B.T.W.	
Extra voor signaalkleur	f 169,49 excl. B.T.W., f 200,- incl. B.T.W.	

De importeur behoudt zich het recht voor zonder nadere kennisgeving verandering in uitvoeringen en/of prijzen aan te brengen. Alle prijzen in deze prijscourant vermeld zijn geadviseerde verkoopprijzen, voor levering af depot Raamsdonksveer S.E. & O. Inschrijving K.v.K. Waalwijk 18718.

Auto's zoals afgebeeld en omschreven in dit Magazine kunnen in details afwijken van de voor Nederland geldende specificaties. De prijzen en uitvoeringen kunnen uiteraard aan tussentijdse wijzigingen onderhevig zijn.

LandCruiser Custom Wagon Sensatie van de eerste orde

Op het gebied van vierwiel-aangedreven voertuigen is Toyota de grootste fabrikant ter wereld met een marktaandeel van tegen de veertig procent. In alle landen zijn de beroemde LandCruisers in gebruik. De sinds vele jaren door Toyota gemaakte vierwiel-aandrijvers waarvan de harde praktijk heeft bewezen dat de LandCruiser perfect is. Een oerdegelijke, betrouwbare, keiharde werker. Zonder opsmuk.

Voor 1981 voegt Toyota aan de uitgebreide reeks LandCruisers een nieuw type toe, dat dezelfde kracht en hetzelfde uithoudingsvermogen heeft als de bekende modellen, maar dat er wat geciviliseerder uitziet. De LandCruiser Custom Wagon, waarmee je ook een keer naar de bioscoop kunt gaan of een avondje uit eten met de familie. Niet dat hij daarvoor speciaal is bedoeld, maar het kan. En zeer comfortabel, want de grote Custom Wagon is een goed ogende vijfdeurs stationwagon die wat hoog op de robuuste poten staat en onder wiens elegante uiterlijk het oerdegelijke mechaniek van de LandCruiser schuilgaat.

Stoer

Het is een stoere wagen, die nieuwe Wagon. Een 467,5 cm lange, 181,5 cm hoge en 1,81 meter brede knaap met een wielbasis van liefst 2,73 meter en met vier over een grote hoek openende portieren plus een grote aan de bovenzijde scharnierende achterklep. De achterbank van de zeer luxueus uitgevoerde LandCruiser Custom Wagon is wegklapbaar, zodat de auto een enorme laadruimte biedt. Het gewicht van de wagen ligt rond de 1900 kg en er mag zo'n 800 kg worden geladen. Een geremde aanhanger van 3500 kg is geen bezwaar. Een tweepaardstrailer is voor deze wagen dan ook kinderspel. Onder de motorkap van de LandCruiser Custom Wagon staat een nieuwe 3980 cm³ zescilinder dieselmotor die goed is voor een maximum vermogen van 75,7 kW (103 pk) bij 3500 toeren. Het maximum koppel is 240,3 Nm bij slechts 2000 toeren. Een in licentie vervaardigde Bosch inspuitspuitpomp verzorgt de toevoer van de brandstof naar de cilinders.

Luxueus

De Custom Wagon is bijzonder luxueus uitgerust. De wagen heeft uitstekend gevormde voorstoelen met verstelbare rugleuning en hoofdsteun. Het dashboard



Boven:

Het stuur is volledig verstelbaar.

Onder:

Een stoere wagen waarmee zowel zwaar terrein als stadswerk kan worden verricht.



is compleet en het stuur bij voorbeeld volledig verstelbaar zodat een ieder de zit aan persoonlijke wensen kan aanpassen. Het comfort van de wagen staat op het peil van dat van een goede personenauto. De rijeigenschappen van de Custom Wagon verbazen zowel op de gewone weg als in het terrein. De grote LandCruiser laat zich uitermate gemakkelijk bedienen.

De inwendig geventileerde schijfremmen voor en trossen achter hebben geen enkele moeite met het snel en veilig tot stilstand brengen van de wagen. De vierwiel-aandrijving overwint iedere situatie. Er is twee- en vierwiel-aandrijving

en hoge en lage gearing. De voorwielnaven kunnen worden omgezet. Hoewel de LandCruiser Custom Wagon een sensatie van de eerste orde is, mag niet worden vergeten dat deze wagen is ontstaan uit de nog steeds volop in productie zijnde "gewone" modellen van de LandCruiser. De bekende vierwiel-aangedreven alleskunnere die standaard worden geleverd als korte en lange Hardtop of Softtop en als Pick Up. Dat alles weer met naar wens de 4,2 liter benzinemotor die ook in de Custom Wagon leverbaar is of met een dieselmotor onder de kap. Kortom, met de LandCruiser kan je alle kanten op.